

Geluidshinder: een oplosbaar probleem

Sinds december 2001 is Pieter Jan Stallen in Leiden bijzonder hoogleraar in de toegepaste psychologie van geluidshinder. Doel van deze leerstoel, een initiatief van het PNL, is meer inzicht te verwerven in het fenomeen geluidshinder. Wat zijn de oorzaken en hoe kan het minder worden? We spraken met Pieter Jan Stallen.

Wat heeft psychologie met geluidshinder te maken?

"Als je buurman zijn auto steeds voor jouw deur parkeert en daar met hem niet over te praten valt, dan zul je al gauw last hebben van zijn pianospel. Geluidshinder is meer dan alleen decibellen. En dat is niet anders wanneer die buurman een luchthaven of een disco is. Als je geluidshinder wilt verminderen, zul je bijna altijd aan twee knoppen tegelijk moeten draaien: aan een knop voor geluidsbelasting en een knop voor niet-akoestische factoren. Ons onderzoek gaat over die tweede knop."

Wat zijn niet-akoestische factoren?

"Een van de belangrijkste factoren is of je vrijwillig of niet aan geluid bent blootgesteld. Kun je er zelf wat aan doen of erop vertrouwen dat een ander dat voor jou zal doen? Een andere factor is of je kunt voorspellen hoe de geluidsbelasting zich zal ontwikkelen, de mate en de manier waarop je daarover geïnformeerd bent. Daarom is bijvoorbeeld alleen al het weten dat je zou kunnen verhuizen – wanneer je dat vanwege het lawaai zou willen – waarschijnlijk genoeg om minder hinder te ondervinden. Een andere factor is of je vindt dat de voor- en nadelen van het luchtverkeer eerlijk verdeeld worden."

Geluidshinder is dus eigenlijk onmacht?

"Ja, neem de vijfde baan van Schiphol.



Prof. Dr. Pieter Jan Stallen presenteert concrete aanpak:

"De grootste bedreiging voor een gezonde ontwikkeling van de luchtvaart is geluidshinder. Hoewel vliegtuigen steeds stiller worden, neemt de hinder maar weinig af. Volgens vele luchtvaartliefhebbers, omdat de klagers zeurpieten en milieufreaks zijn, die domweg een hekel aan vliegtuigen hebben. In werkelijkheid is de hinderproblematiek wat ingewikkelder."

Het klopt dat de geluidsbelasting rond Schiphol als geheel vermindert, maar het is ook een feit dat er mensen zijn die vroeger nergens last van hadden en nu wel vliegtuigen horen, ook al is dat "beneden de geluidsnorm". Het is dan kortzichtig om allerlei beleidsplannen niet ter inzage te leggen in die gemeenten, enkel en alleen omdat daar de norm niet in het geding is."

Goedkope verkiezingsretoriek van GroenLinks

Het PNL heeft direct gereageerd op de GroenLinks nota 'Eén Schiphol is genoeg'. De verkiezingsstrijd voor de Provinciale Staten en het échec van de landelijke verkiezingen voor de partij, hebben GroenLinks kennelijk genoopt hun pijlen te richten op een sector die al langer ten onrechte onder vuur ligt van de milieubeweging. De concurrentie van de SP en de klaarblijkelijke afwezigheid van originele ideeën bij GroenLinks, hebben de partij doen terugvallen op holle, achterhaalde retoriek. Het is jammer

dat een mogelijk oplossingsgerichte discussie over luchtvaart door dit soort goedkope verkiezingsstrucs de grond in wordt geboord. De GL-nota werd op 3 maart 2003 gepresenteerd en nog diezelfde middag reageerde het PNL met een persbericht waarvan de volledige tekst op de website te lezen is. Ook reageerden wij direct bij monde van Benno Baksteen in diverse media op de onzinnige plannen. Het resultaat: de GL-plannen kwamen al een dag na de presentatie vrijwel nergens meer aan bod.

Een kwestie van "mensen niet serieus nemen"?

"Dat zit ingebakken in veel van het geluidshinderbeleid van nu. Als omwonenden alleen maar met deskundigen mogen praten over decibellen en de cijfertjes achter de komma, dan zullen zij laten zien dat zij ook kunnen rekenen. Ze zullen dan hun hakken in het zand zetten of, zoals dat heet, hun hindermacht gebruiken. Maar gelukkig valt er hier en daar een straaltje licht binnen. Met name de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer voelen dat het anders en beter kan. Zij denken na over een beleid waarin niet alleen decibellen centraal staan, maar niet-akoestische factoren net zo zeer. Er is echt wel wat te bedenken waardoor mensen meer invloed kunnen uitoefenen op hun eigen blootstelling. Natuurlijk is dat uiteindelijk een kwestie van geven en nemen. Je zult elkaar serieus moeten nemen. Maar dan kan het wel leiden tot een drastische vermindering van de hinder."

U wilt dus dat partijen echt met elkaar onderhandelen?

"Ja, dan zijn we op de goede weg. En hierbij natuurlijk wel beseffen dat niet iedereen even warm loopt voor hetzelfde. De een zit met geluidsisolatie, een ander zou meer gebaat zijn met een verhuismogelijkheid. In een notitie voor de staatssecretaris heb ik het ook gehad over veel betere informatie over het vliegverkeer en over een rol van de omgeving bij toezicht op de regels. Belangrijk bij dit alles is dat we ruimte gaan scheppen om te experimenteren met het een en ander, dus niet van elkaar blijven eisen dat we de verre toekomst nu al kennen. Ook hier kan onderzoek helpen."

En dan zijn we van de geluidshinder verlost?

"Nooit helemaal, maar ik ben ervan overtuigd dat we de hinder zo sterk kunnen verminderen, dat het geen groot probleem meer zal zijn. Maar dan moeten alle partijen, ook de politiek, doordrongen zijn van het feit dat alleen het meten van decibellen geen oplossing biedt. We zullen grip moeten krijgen op de sociaal-psychologische variabelen. Want die bepalen of mensen zich gehinderd voelen of niet."

De Polderbaan

Schiphols vijfde baan is nodig om het vliegveld zijn functie als mainport te laten houden, terwijl minder over dichtbevolkte gebieden hoeft te worden gevlogen. Maar er zijn ook nieuwe groepen die last van vliegtuiggeluid krijgen. Het is zaak deze mensen vanaf het begin goed voor te lichten.

De nieuwe polderbaan

Vijfendertig jaar na de eerste plannen voor een vijfde baan op Schiphol is de Polderbaan vanaf 20 februari 2003 gefaseerd in gebruik genomen. Al in 1967 pleitte de toenmalige directie van Schiphol voor een extra baan. Toen was reeds duidelijk dat dit nodig was om de groei op te kunnen vangen en om tegelijkertijd de geluidsbelasting voor een deel van de omgeving te verkleinen. In de periode na 1967 verdween het plan voor een vijfde baan regelmatig in de kast. Tot 1995. In dat jaar viel het besluit om de aanleg van een vijfde baan groen licht te geven.

Moeizame besluitvorming

De besluitvorming rondom de vijfde baan was uitermate complex en zeer ondoorzichtig. In de afgelopen jaren is een enorm aantal studies gedaan en even zoveel rapporten geschreven.

Dit was een gevolg van het uitgangspunt Schiphol te laten voldoen aan de vraag naar luchtvaart, zonder dit ten koste te laten gaan van haar omgeving. De complexiteit en ondoorzichtigheid is niet ten goede gekomen van het draagvlak voor de besluitvorming rondom de vijfde baan. Het zal ongetwijfeld een hoop omwonenden gefrustreerd hebben, wat weer een ongunstig effect heeft op het ervaren van geluidshinder.

De vraag die vaak gesteld is, is of de vijfde baan wel echt nodig is. Schiphol heeft er tenslotte al vier, waarom dan nog een vijfde? Om deze vraag te beantwoorden moeten we kijken naar de functie van Schiphol. Schiphol is een mainport. Binnen het mainportconcept zijn twee elementen van vitaal belang, te weten de piekruurcapaciteit en de punctualiteit. Piekruurcapaciteit geeft aan hoeveel landingen en starts er verwerkt kunnen worden tijdens de verschillende piekuren op een dag. Met een vijfde baan wordt deze capaciteit vergroot door de mogelijkheid tijdens piekuren gelijktijdig drie banen te gebruiken. De punctualiteit wordt met een vijfde baan verbeterd

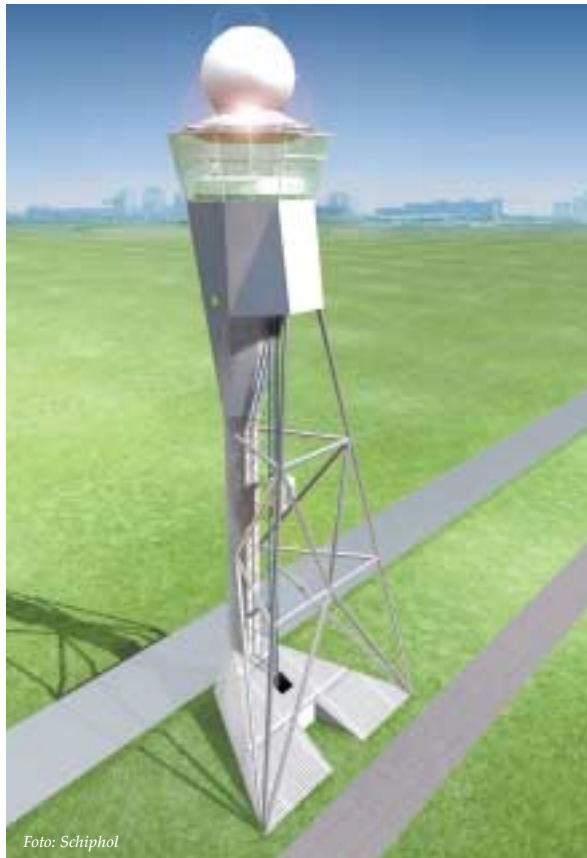


Foto: Schiphol

Het ultramoderne ontwerp voor de nieuwe verkeerstoren die bij de Polderbaan gebouwd zal worden. Dit is nodig omdat de afstand van de huidige toren tot de nieuwe baan te groot is.

omdat bij bepaalde slecht-zicht-omstandigheden drie, in plaats van twee parallelle banen ter beschikking staan.

Op een mainport stappen passagiers, komend van andere luchthavens, over op vluchten die hen naar de uiteindelijke bestemmingen brengen. Het succes van een mainport valt of staat dan ook bij een goede piekruurcapaciteit en punctualiteit. In het Nederlandse geval is dit van essentieel belang voor zowel het voortbestaan van Schiphol als dat van de KLM. In 1985 heeft de overheid Schiphol, evenals de Rotterdamse Haven, uitgeroepen tot speerpunt van de Nederlandse economie. Een bescheiden industrie en het ontbreken van een noemenswaardige grondstoffenvoorraad dwingen Nederland, als transport- en handelsnatie, de ogen op het buitenland te blijven richten. Inmiddels is Schiphol uitgegroeid tot de vierde mainport in Europa. Het verliezen van deze sterke concurrentiepositie zal grote gevolgen hebben voor de Nederlandse economie.

Daling geluidshinder

Een tweede, maar daarom niet minder belangrijke reden voor uitbreiding is de invloed van Schiphol op haar omgeving. Met de vijfde baan wordt het mogelijk over minder dichtbevolkte gebieden te vliegen. Het vliegverkeer boven Amsterdam zal dientengevolge met 50% afnemen. Het aantal mensen in de omgeving van Schiphol dat voorheen ernstige geluidshinder ondervond (35 Ke-zone) daalt zelfs met bijna tweederde. Ook het aantal gehinderde woningen zal per saldo verminderen. 'Per saldo', want er ontstaat tegelijkertijd een groep omwonenden die voorheen niet en nu wel blootgesteld wordt aan vliegtuiggeluid. Deze groep zal, op z'n zachtst gezegd, niet blij zijn met de nieuwe situatie. Maar of bij deze mensen de geluidsbelasting ook hinder zal veroorzaken, hangt voor een belangrijk deel af van een goede aanpak door overheid en sector. En dáár ligt een enorme kans. De ingebruikname van de Polderbaan zal het startsein moeten zijn voor een effectiever beleid ten aanzien van geluidshinder. Beleid waarbij niet alleen decibellen, maar ook niet-akoestische factoren meegenomen worden. Inmiddels is wel duidelijk dat 'meten is weten' niet van toepassing is op het fenomeen geluid(shinder). Stillere vliegtuigen en het weren van oude lawaaitoestellen hebben ervoor gezorgd dat de geluidsbelasting de laatste jaren sterk afgenomen is. Toch is het aantal klachten toegenomen. Duidelijk is dat niet alleen decibellen, maar ook andere factoren een rol spelen bij het wel of niet ondervinden van hinder. Een voorbeeld: de burens geven een feestje, compleet met live-muziek. Wanneer zij u van te voren op de hoogte brengen van mogelijke herrie, sterker nog, wanneer u een uitnodiging krijgt, is de kans dat u zich zal ergeren aan het lawaai vele malen kleiner dan wanneer zij u niet informeren.

Opnieuw beginnen

Voor de overheid en voor de luchtvaartsector is hét moment aangebroken om ten halve te keren en niet ten hele te dwalen. Een nieuwe groep omwonenden, zonder historie van frustraties en gevoelens van onmacht. De niet-wetende burger klaagt nog altijd het hardst. Het is dus zaak deze groep mensen tijdig en volledig te informeren, vanaf het eerste moment serieus te nemen en te betrekken bij het zoeken en aanbieden van oplossingen. Kortom, de beroemde schone lei. Alleen wanneer dat gebeurt zijn de fouten die in het verleden zijn gemaakt niet geheel waardeloos geweest en zal de Polderbaan in meerdere opzichten een aanwinst blijken.

Hoe zit dat nou precies?

In al onze nieuwsbrieven proberen we een aantal vaak gebruikte, maar niet altijd even heldere begrippen uit de luchtvaartwereld te verduidelijken. Ook in deze nieuwsbrief hopen wij u enig licht in de luchtvaartduisternis te geven.

Regio

Wat is het belang van de regionale luchthavens?

De regionale luchthavens voorzien in een lokale behoefte. Door deze luchthavens kunnen mensen uit die regio direct naar hun vakantiebestemming reizen, zonder eerst naar Schiphol te moeten. Dat scheelt een hoop tijd en is beter voor het milieu. Bovendien verbinden de luchthavens de regio met de rest van de wereld en zijn ze belangrijk voor het vestigingsklimaat en daarmee voor de werkgelegenheid.

Hoe kan een vliegtuig landen bij mist of andere slecht-zicht-omstandigheden?

Er zijn verschillende elektronische hulpmiddelen om vliegtuigen bij slecht zicht te laten landen. Het meest gebruikte systeem is het Instrument Landing System (ILS). Dit systeem spant als het ware een elektronisch touwtje vanaf de landingsbaan schuin de lucht in. De piloot kan zijn vliegtuig dankzij de ILS-ontvanger in de cockpit aan dat touwtje "ophangen". Het vliegtuig wordt dan veilig langs het touwtje naar de landingsbaan geleid. De meeste moderne vliegtuigen kunnen na een ILS-nadering zelfs een automatische landing maken. In de toekomst zal er steeds meer gebruik worden gemaakt van satelliet-navigatiesystemen om ook op velden waar geen grondapparatuur staat, te kunnen landen. De General Aviation heeft met deze laatste systemen een behoorlijke voorsprong op de grote luchtvaart. Dat komt omdat de kleine zakelijke vliegtuigen veel vaker gebruik maken van minder goed geoutilleerde luchthavens.

Mist

INCASSO Donateurs die toestemming hebben gegeven voor een automatische incasso van hun donatie, dienen er rekening mee te houden dat hun donatie vanaf eind maart 2003 van de rekening wordt afgeschreven. Wanneer u zelf uw donatie overmaakt is het handig als u uw eigen ID-code vermeldt die op uw adreswikkkel staat.

Feiten & Cijfers

De Polderbaan wordt in het begin alleen 's nachts gebruikt en vanaf juli steeds vaker ook overdag. Vanaf 1 november zal de baan volledig operationeel zijn. De bouw van de Polderbaan heeft drie jaar geduurd en was zeer omvangrijk. Behalve de baan zelf moesten bijvoorbeeld taxibanen aangelegd worden en twee viaducten, één over de Hoofdvaart en één over de nieuwe rijksweg A5. Daarnaast nog landingsapparatuur, een tweede verkeersstoren en een nieuwe brandweerkazerne om binnen twee-en-een-halve minuut elk punt van de landingsbaan te kunnen bereiken. Voor de bouw van de Polderbaan was onder andere nodig:

- 500.000 m² grond
- 650.000 m² zand
- 750.000 ton funderingsmateriaal
- 270.000 ton asfalt
- 500 betonputten
- 1700 lichtarmaturen
- 30 km rioolbuizen



Foto: Schiphol

Quotes

De Polderbaan

Staatssecretaris Melanie Schultz van Haegen:

"Nederland heeft het hoogste aantal klachten over vliegtuiglawaai ter wereld. De berekeningen laten juist zien dat de geluidsbelasting omlaág gaat. Er zijn kennelijk andere dingen die de geluidsbeleving van mensen beïnvloeden. Dat heeft met een gevoel van vertrouwen te maken. Als je weet dat je buurman gaat boren, ervaar je de hinder op een andere manier dan wanneer er niets aangekondigd is. Zo gaat dat met Schiphol ook. (...)
Maar we nemen het probleem heel erg serieus."

Uit: Noordhollands Dagblad

Directeur luchthavenontwikkeling Schiphol Joop Krul:

"De milieubeweging vergeet nogal eens haar zegeningen te tellen. Er zijn enorme resultaten geboekt: in 1985 waren er 150.000 vluchten en 36.000 zwaarbelaste huizen. Nu zijn dat bij vierhonderdduizend vluchten nog tienduizend woningen en met de Polderbaan worden dat er nog minder. Noem mij één industrie die zo'n resultaat heeft bereikt in zo korte tijd."

Uit: Het Parool

GroenLinks Tweedekamerlid Wijnand Duyvendak:

"Op de dag van de opening van de Polderbaan voelde ik me toch wel rot. Schiphol kan nu onbegrensd groeien zonder dat alle beloften op het gebied van milieu worden nagekomen."

Uit: Haarlems Dagblad

KLM-directeur Peter Hartman:

"Met de milieumaatregelen lopen we ver vooruit ten opzichte van andere landen. Laten we trots zijn op het pakket milieumaatregelen, maar we moeten opletten dat we niet doordraven. Verder moeten we ons realiseren dat we in een regio wonen waar men een bepaalde dienstverlening wenst. Wat wij doen, is de vraag beantwoorden naar mobiliteit."

Uit: Haarlems Dagblad

KLM-gezagvoerder Blik, die de eerste landing op de Polderbaan maakte:

"De aanvliegeroute voert over dunbevolkt gebied. Met name Zwanenburg kan rekenen op minder geluid. Wij realiseren ons heel goed dat je met een vliegtuig lawaai maakt. De KLM probeert daarmee zo bewust mogelijk om te gaan."

Uit: Haarlems Dagblad

@
Als u een e-mail adres heeft zou het PNL dit graag willen ontvangen, zodat we in de toekomst nog beter met u kunnen communiceren. Als u een nieuw e-mail adres heeft, horen we dit ook graag. U kunt uw e-mail adres doorgeven via info@pnl.nl

Alle belangrijke luchtvaartfeiten bij elkaar in een handig boekje. Bestellen? Maak € 5,- over op PNL-bankrekening 41 69 23 356 onder vermelding van LIDS. U krijgt de brochure dan thuis gestuurd. Wilt u meerdere exemplaren, neem dan eerst even contact op met het secretariaat.

Maastricht Aachen Airport

Bij het Zuid-Limburgse Beek ligt Maastricht Aachen Airport, een modern vliegveld met een landingsbaan van 2500 meter. Dit vliegveld zou de regio Limburg, met zo'n 12 miljoen mensen in een straal van 100 km, aan kunnen sluiten op de rest van de wereld. Maar het is stil op MAA. Niet stil genoeg echter voor de actiegroep Geen Uitbreiding Vliegveld Beek (GUVB). GUVB heeft bij de Raad van State een halvering geëist van het aantal van 30.000 door de staatssecretaris van V&W toegewezen vluchten vanaf deze luchthaven.

Lusten versus lasten

Geluidshinder is bijzonder vervelend. Nog vervelender is als er geluid gemaakt wordt waar men geen enkele invloed op kan uit oefenen en waar ook nog eens geen opbrengsten tegenover staan. Geen werk, geen geld, geen invloed; alleen maar last. Met name vliegveld Bierset bij Luik, net over de grens, veroorzaakt met nachtvluchten, door vaak oude vrachtoestellen, overlast in Nederlands Zuid-Limburg. Op termijn zal ook de rust in Noord-Limburg verstoord worden als vliegveld Laarbruch open gaat. Ook voor deze luchthaven geldt 'wel de lasten maar niet de lusten'.

Elke één miljoen passagiers levert zo'n 6.000 arbeidsplaatsen op. Deze potentiële werkgelegenheid is door de antiluchtvaartlobby vakkundig de nek omgedraaid. In plaats van te erkennen dat luchtvaart

een onderdeel is van deze samenleving welke op een verantwoorde wijze geacommodeerd dient te worden, werd er gekozen voor simpelweg beperken. Bestaande en potentiële klanten vluchten massaal de grens over naar luchthavens waar minder of geen beperkingen waren. Met als gevolg: wel vluchten over Limburg maar geen inkomsten en geen werk.

Ook omgeving Schiphol drukker

Naast het verdwijnen van vliegverkeer naar het buitenland is er nog een ander negatief effect van de beperkingen op regionale luchthavens. Door het niet benutten van regionale luchthavens wordt de druk op Schiphol groter. Niet alleen doordat er meer gevlogen wordt. Het extra vervoer van passagiers uit alle hoeken en gaten van Nederland naar Schiphol belast het wegen- en spoorwagennet nodeloos, nog los van de negatieve milieu-, veiligheids- en geluidseffecten van al dat verkeer. Het is duidelijk dat er een markt voor regionale luchthavens is. Het is dan ook te zot voor woorden dat er, zeker als het gaat om regionale velden, alleen maar in termen van beperken wordt gedacht. In de regionale behoeften aan luchtvaart moet op een verantwoorde wijze worden voorzien. Dit is beter voor het milieu, bovendien heeft een lokale invulling ook nog eens als voordeel dat er invloed uit te oefenen is op de mate van beperken.



Foto: MAA

Deze nieuwsbrief is een uitgave van de stichting Platform Nederlandse Luchtvaart.

Samenstelling:

Jan Cocheret • Joyce Fekkes
Philip Hofmeijer
Simone Jansen
Martien de Wit

Postadres:

Postbus 21
1270 AA Huizen

Bezoekadres:

Huizermaatweg 3d
1273 NA Huizen
Telefoon: 035-623 0598
Fax: 035-647 3230
E-mail: info@pnl.nl
Internet: www.pnl.nl

Vormgeving en lay-out:

Myosotis Reclame Studio BV, Baarn
Druk: Surplus Grafici, Baarn
ISSN: 1569 - 917X
Bank: ABN-AMRO 41 69 23 356

**Ziet of hoort u ergens
onzin over
luchtvaart
meldt dat bij ons.
Het PNL kan dan direct
actie ondernemen!!**

Het PNL is een onafhankelijke stichting en wordt ondersteund door ruim 4000 donateurs en sponsors.

Het PNL bestuur: Benno Baksteen, voorzitter • Jan Cocheret, vice-voorzitter
Frans de Bruijn, penningmeester • Arno van der Holst, secretaris • Hans Bakker • Paul Nouwen • Tjerk Westerterp

Er zijn in de eerste drie maanden van dit jaar opiniestukken en brieven geplaatst in het NRC Handelsblad, het Financieele Dagblad, de Flevopost, het Parool en het Noordhollands Dagblad. Voorzitter Benno Baksteen heeft een plaats in de rubriek "Vraag en Antwoord" van het magazine ANWB Reizen. In deze rubriek beantwoordt hij vragen die met vliegen te maken hebben. Vice-voorzitter Jan Cocheret is druk bezig met de realisatie van een tv-magazine over luchtvaart. Verder heeft het PNL veel gesprekken gevoerd met luchtvaart- en niet-luchtvaartorganisaties en is het PNL aanwezig geweest op diverse bijeenkomsten. Een greep uit deze ontmoetingen volgt hieronder.

Gemeente Aalsmeer

In november vorig jaar organiseerde het PNL een symposium over externe veiligheid. Naar aanleiding hiervan zijn veel reacties binnengekomen waaronder één van de gemeente Aalsmeer, die graag over dit onderwerp met het PNL wil praten. Dit gesprek heeft inmiddels plaatsgevonden en was voor beide partijen erg nuttig.

NIVR

Met het Nederlands Instituut voor Lucht- en Ruimtevaart is besproken of en hoe het PNL met het NIVR kan samenwerken. Dit gebeurt overigens ook met andere luchtvaartorganisaties. We kunnen immers meer bereiken wanneer er samengewerkt wordt.

VVD Nieuwjaarsbijeenkomst

De nieuwjaarsbijeenkomst van de VVD in Amsterdam stond in het teken van Schiphol. Op deze bijeenkomst was ook staatssecretaris Melanie Schultz van Haegen aanwezig. Benno Baksteen was, samen met onder andere de directeur van de Luchtverkeersleiding Nederland, gevraagd deel te nemen aan een discussie over Schiphol. In de zaal waren ook leden van het Platform Vliegoverlast Amsterdam aanwezig. De discussie was levendig en gaf duidelijk weer dat geluidshinder mede bepaald wordt door sociale en psychologische factoren. Een Amsterdammer gaf aan absoluut geen last te hebben van het vliegverkeer, maar wel van brallende Engelse toeristen, terwijl een ander zich stoort aan elk overvliegend vliegtuig.

Vliegveld Brussel

Ook in België houden vliegvelden zich bezig met de problematiek van geluidshinder. Op verzoek van vliegveld Zaventem bij Brussel, is Benno Baksteen naar Brussel afgereisd om te praten over de aanpak van het PNL en de leerstoel Toegepaste psychologie van geluidshinder.

GroenLinks notitie

Het PNL heeft op maandag 3 maart direct gereageerd op de nota "Eén Schiphol is genoeg" van GroenLinks. Behalve de op de voorpagina genoemde acties zijn er diverse brieven gestuurd naar de regionale kranten. Tevens heeft het PNL, samen met een aantal luchtvaartorganisaties, een open brief gestuurd aan de Tweede Kamerleden om het ongenoegen over de notitie te uiten, uiteraard onderbouwd met feiten en cijfers. Daarnaast is de oproep gedaan de discussie over luchtvaart niet langer te voeren op basis van emoties.